D. (Luft) T. 2410 A-1
Teil 9 A, Beiheft 1

Me 410 A-1
Flugzeug-Handbuch

Teil 9 A
Allgemeine Ausrüstung

Beiheft 1: Rettungsschlauchboot

(Stand September 1943)

Ausgabe Dezember 1943

Vereinnahmt b. d. Einheit L 30051
in der Dr. Kartei 16/5.44
Nr. 374

Unterteilung des Flugzeug-Handbuches

Teil 0 Allgemeine Angaben
Beiheft 1: Allgemeines für Ab- und Aufbau
1 Rumpfwerk
2 Fahrwerk
3 Leitwerk
4 Steuerwerk
5 Tragwerk
6 Triebwerksanlage
7 Triebwerksbedien- und -versorgungsanlage
Beiheft 1: Betriebsstoff-Zusatzanlagen
8A Schußwaffenanlage
8B Abwurfwaffenanlage
8D Sondereinbauten
Heft 1: Kutonase
9A Allgemeine Ausrüstung
Beiheft 1: Rettungsschlauchboot
9B Elektrisches Bordnetz
Heft 1: Beschreibung
Heft 2: Schaltunterlagen
9C Druckölanlage (Hydraulische Anlage)
Beiheft 1: Störsuchanweisung
9D Bordfunkanlage
9E Lichtbildanlage
9F Gerät und Sonderwerkzeug
10 Beförderung und Bruchbergung
11 Reparaturanweisung (Zelle) entfällt
(s. D. (Luft) T. 2345/Rep.)

D. (Luft) T. 2410 A-1
Teil 9 A, Beiheft 1

Me 410 A-1

Flugzeug-Handbuch

Teil 9A

Allgemeine Ausrüstung

Beiheft1: Rettungsschlauchboot

(Stand September 1943)

Ausgabe Dezember 1943

Der Reichsminister der Luftfahrt
und Oberbefehlshaber der Luftwaffe

Berlin, den 20. Dezember 1943

Technisches Amt
GL/CNr. 281831/43 (E2VIII)

Hiermit genehmige ich die D. (Luft) T. 2410 A-1 Teil 9A Beiheft 1
„Me 410 A-1 Flugzeug-Handbuch Teil 9 A Allgemeine Ausrüstung
Beiheft 1: Rettungsschlauchboot (Stand September 1943)
Ausgabe Dezember 1943".

Sie tritt mit dem Tage der Herausgabe in Kraft.

Mit ihrem Erscheinen tritt die als Manuskript gedruckte Werkschrift der Fa. Messerschmitt A.G. Augsburg außer Kraft und ist gemäß Vorbemerkungen zur L. Dv. 1/1 zu vernichten.

I.A.

v. Loßberg

Inhalt

Seite

I. Beschreibung 5

1. Allgemeines 5
2. Rettungsschlauchboot 5
3. Schlauchbooteinbau 6
4. Auslösevorrichtung 6

II. Aus- und Einbau 8

1. Ausbau des Schlauchbootes 8
   a. Ausbauen des Schlauchbootkastens aus dem Rumpf 8
   b. Herausnehmen des Schlauchbootes aus dem Kasten 8
   c. Einsetzen des leeren Schlauchbootkastens in den Rumpf . . 8
   d. Ausbau des Schlauchbootes 8
   e. Lagerung des ausgebauten Schlauchbootes 9
   f. Restteile im Flugzeug 9
2. Einbauen des Schlauchbootes 9
   a. Überprüfung des Bootes und Zubehörs vor dem Einbau . . 9
   b. Entleeren des Schlauchbootes 10
   c. Einlegen des Schlauchbootes in den Schieber 11
   d. Aufsetzen der Haube auf den Schieber 13
   e. Einbringen des Schlauchbootes in den Schlauchbootkasten . . 14
   f. Einsetzen des Schiauchbootkastens in den Rumpf 18

III. Bedienung der Anlage im Einsatzfall 21

1. Nach dem Aufsetzen auf das Wasser und Abfangen des Landestoßes 21
2. Nach Auslauf des Flugzeuges 21
3. Verhalten der Besatzung im Boot 21

IV. Wartung und Prüfung 22

1. Wartung des Bootes 22
2. Prüfung des Bootes 22
3. Ausbesserung des Bootes 22
4. Wartung und Prüfung der Kohlensäureflasche 23
5. Füllen der Kohlensäureflasche 23

Abbildungen

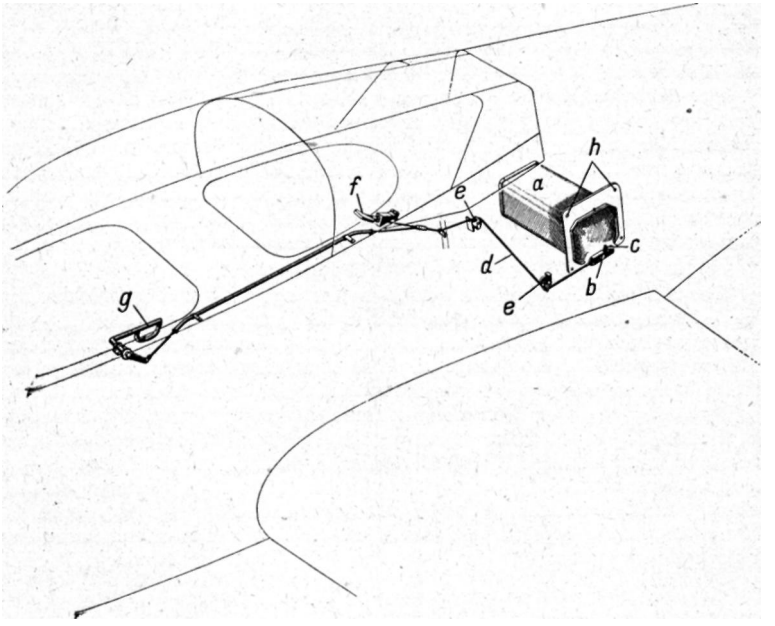
Seite

Abb. 1: Obersicht des Schlauchbooteinbaues 5
Abb. 2: Prüfen des Zubehörs auf Vollständigkeit 9
Abb. 3: Verpacken des Bootzubehörs 10
Abb. 4: Entleeren des Bootskörpers 11
Abb. 5: Zusammenlegen des Schlauchbootes 12
Abb. 6: Lage des Schlauchbootes im Schieber 13
Abb. 7: Aufsetzen der Haube auf den Schieber 14
Abb. 8: Einsetzen der Auswerffeder und Verbinden der Seile 15
Abb. 9: Befestigung der Seile am Kastenboden 16
Abb. 10: Einsetzen des Schiebers mit Schlauchboot in den Kasten . . . 17
Abb. 11: Einbauöffnung mit Führungsschiene 18
Abb. 12: Auswerfen des Schlauchbootes 19
Abb. 13: Betriebsklar aufgeblasenes Boot 20
Abb. 14: Sicherung des Abzugshebels am Flaschenventil 28

I. Beschreibung

1. Allgemeines

Das Flugzeug ist mit einem Rettungsschlauchboot Fl 29720 ausgerüstet, das im Rumpfendteil in der Rüstöffnung auf der linken Seite des Rumpfteiles 1 eingesetzt ist. Das Boot kann zwei bis drei Personen aufnehmen. Bei einer Notwasserung wird das Schlauchboot, auf der linken Tragfläche stehend, durch Ziehen eines der beiden Handgriffe (auf der linken Rumpfdecke im Funker- bzw. im Führerraum) ausgelöst und auf die linke Tragfläche aus dem Rumpf herausgeschleudert und selbsttätig betriebsklar aufgeblasen (s. Abb. 13).



a Schlauchbootkasten
b Auslöseschieber
c Verriegelungsnocken
d Auslöseseil
e Umlenkrollen
f Handgriff im Beobachterraum
g Handgriff im Führerraum
h Schraubverschlüsse

Abb. 1: Übersicht des Schlauchbooteinbaues

2. Rettungsschlauchboot

Das Boot besteht aus dem eigentlichen Bootskörper mit dem Füllstutzen und dem Füllventil (4c), den Ruderdollen (2d), der Tasche (2 b) für die Kohlensäureflasche, der Rettungsleine (2e), sowie der Schutzdecke (2f), in der in

einem Beutel verpackt das Zubehör untergebracht ist. Zum Zubehör des Bootes gehören der Blasebalg (2m), zwei dreiteilige Bootsriemen (2h), der Notproviantbehälter (2 k), der Notsignalbehälter (2i), der Flickbeutel (2n) und der Füllschlauch 21).

Dem Boot ist eine Kohlensäureflasche (2c), die in der verschnürten Tasche (2 b) untergebracht und mit einer Überwurfkappe (4 b) an den Füllstutzen des Füllventils (4c) angeschlossen ist, sowie eine an der Rettungsleine (2e, 13e) des Bootes befestigte Handleine (6g, 13c) beigegeben. Für kurzfristige Lagerung und für den Transport ist das vollständig ausgerüstete Boot in einer Lagerhülle verpackt.

3. Schlauchbooteinbau

Das vorschriftsmäßig ausgerüstete Schlauchboot (7 b) ist entsprechend zusammengelegt in einem Schieber (7 c) mit Haube (7d) verpackt. Der Schieber ist unter starker Federvorspannung in den Schlauchbootkasten (8a) eingesetzt und wird durch einen vor den Schlauchbootkasten gesetzten Deckel (12f) am Herausspringen aus dem Kasten gehindert. Zur Aufnahme der Auswerffeder (8e) ist der Boden (9d) des Schlauchbootkastens (9 b) und des Schiebers (8i) mit je einem Federgehäuse (81 bzw. 9 h) versehen.

Der Deckel wird mit zwei Zapfen (12 h) in Führungen (10f) an der oberen Kante der Kastenöffnung aufgenommen und an der unteren Kante mit einem Nocken (10b) verriegelt. Für den Eingriff des Nockens sind an der Unterkante des Deckels zwei Laschen (12g) mit zwei dazwischenliegenden Distanzscheiben angeschraubt. Der Nocken (10 b) selbst ist an der Unterkante des Kastenrahmens (8d) zwischen zwei Wangen, die mittels Senkschrauben unter Zwischenlegung von zwei Distanzscheiben am Rahmen befestigt sind, um einen als Senkschraube ausgebildeten Zapfen gelagert.

Der Nocken ist so gestaltet, daß der Verriegelungszahn des Nockens in die Aufnahmelücke zwischen den Laschen (12g) am Kastendeckel (12f) und der Auslösehebel des Nockens in der Nut des Auslöseschiebers (1b) liegt. Der Auslöseschieber (1b), an dessen vorderes Ende das von den Auslösegriffen (1f, 1g) kommende Seil (1d) angeschlossen ist, ist mit zwei Senkschrauben und Distanzrohren unten am Rahmen der Einbauöffnung gelagert. Der Schlauchbootkasten (9 b) ist mit einem Führungsstück (9i) versehen, mit dem der Kasten auf der Führungsschiene (11d) geführt wird, die unten von der Einbauöffnung (11b) bis zur gegenüberliegenden Rumpfwand führt und in Halterungen 11e) befestigt ist. Den äußeren Abschluß des Schlauchbootkastens (9b) bildet ein Rahmen (9c), der mit vier Schnellverschlüssen (8b) versehen ist, mit denen der Kasten an Fassungen (11f) des Rahmens (11c) der Einbauöffnung (11b) befestigt wird.

4. Auslösevorrichtung

Das Schlauchboot wird durch Ziehen des Seilzuges (1d) ausgelöst. Das Auslöseseil, an das der Auslöseschieber (1b) angeschlossen ist, ist über zwei Umlenkrollen (1e) geführt, die an Rumpfspanten auf der linken Rumpfseite gelagert sind und endigt in Handgriffen (1f, g), die in Führungen auf der Rumpfdecke links hinten im Funker- bzw. im Führerraum angeordnet sind.

Durch Ziehen eines der beiden Handgriffe (1f, g) wird der Auslöseschieber (1b) nach vorne gezogen; dadurch schwenkt der Verriegelungsnocken (1c) um seine Lagerung, so daß die Verriegelung des Schlauchbootkastendeckels gelöst wird.

Der unter dem Druck der Auswerffeder (8e) stehende Schieber (8i) mit dem Schlauchboot drückt dann den Deckel (12f) aus den Führungen 10f) an der oberen Kante des Schlauchbootkastens (10 a) und schnellt aus dem Kasten heraus.

Durch das sich hierbei straffende Seil (8f) für das Flaschenventil wird das Ventil der Flasche geöffnet und das Boot aufgeblasen; dabei wird der Ventilhebel von der Hebelführung abgezogen. Das Boot drückt beim Aufblähen die Haube (12e) vom Schieber (12i) ab und hebt sich aus dem Schieber heraus, so daß das Boot in kürzester Zeit betriebsklar auf der Tragfläche liegt.

II. Aus- und Einbau

1. Ausbau des Schlauchbootes

a. Ausbauen des Schlauchbootkastens aus dem Rumpf

Zum Ausbau des Schlauchbootes sind die vier Schnellverschlüsse (1h), mit denen der Schlauchbootkasten (1a) an den Fassungen (11f) des Rahmens (11c) der Einbauöffnung befestigt ist, zu lösen. Der Kasten mit dem Schlauchboot kann dann aus der Einbauöffnung (11b) herausgezogen werden; dabei ist zu beachten, daß nicht an einem der Auslösegriffe (1f, g) gezogen werden darf, da sonst der Deckel (12f) des Kastens abspringt und der Schieber mit dem Schlauchboot aus dem Kasten herausgeschleudert wird. Aus gleichem Grunde ist darauf zu achten, daß beim Herausziehen des Schlauchbootkastens aus der Einbauöffnung der Kasten nicht seitlich hin und her bewegt wird, wodurch der Nocken (lc) aus der Verriegelung schwenken könnte. Vorsichtshalber ist auf jeden Fall beim Herausziehen des Kastens aus der Einbauöffnung der Kastendeckel durch Gegendrücken festzuhalten.

b. Herausnehmen des Schlauchbootes aus dem Kasten

Den aus der Einbauöffnung herausgenommenen Schlauchbootkasten (10a) auf den Boden stellen, den Deckel (12f) durch Andrücken festhalten und den Nocken (10b) aus der Verriegelung (12g) schwenken. Mit dem Druck auf den Deckel allmählich nachlassen, so daß sich der Deckel ein wenig abhebt; unter weiterhin anhaltendem leichten Druck den Deckel mit den Zapfen (12 h) aus den Führungen (10f) am Kasten schieben. Die Auswerffeder (8e) allmählich entspannen lassen, dabei wird der Schieber mit Haube (8i, k) und dem darinliegenden Schlauchboot aus dem Kasten (8 a) gehoben. Schlauchbootkasten auf den Arbeitstisch legen und durch Lösen der beiden Sechskantschrauben (9g) das Seil (8f) für die Auslösung des Flaschenventiles und das Seil für die Befestigung der Handleine (8g) von den beiden Winkelprofilen (9e, f) des Kastenbodens (9d) abbauen. Jetzt kann der Schieber mit der Haube und dem Schlauchboot aus dem Schlauchbootkasten herausgezogen werden.

c. Einsetzen des leeren Schlauchbootkastens in den Rumpf

Der Schlauchbootkasten kann mit aufgesetztem Deckel ohne Schlauchboot wieder in die Einbauöffnung (11b) eingesetzt und als Gepäckraum verwendet werden. In diesem Falle ist an geeigneter Stelle des Flugzeuges ein gut sichtbares Schild mit der Aufschrift „Achtung! Schlauchboot nicht eingebaut" anzubringen.

d. Ausbau des Schlauchbootes

Die Haube (7d) am Schieber (7c) ist hochzuklappen und dann vom Schieber abzunehmen. Achte auf glatten Durchlauf der Halteleine (7e) und des Auslöseseiles (7f). Jetzt kann der Schieber vom Schlauchboot (7 b) abgezogen und das gepackte Schlauchboot herausgenommen werden.

e. Lagerung des ausgebauten Schlauchbootes

Für den Transport und die kurzzeitige Lagerung ist das Boot in die Lagerhülle (5 b) zu verpacken. Für längere Lagerhaltung ist das Boot zweckmäßig halb aufzublasen und in einem kühlen, schattigen Raum (etwa +10 bis +15° C) mit guter Luftdurchspülung und vor direkter Sonnenbestrahlung geschützt aufzubewahren.

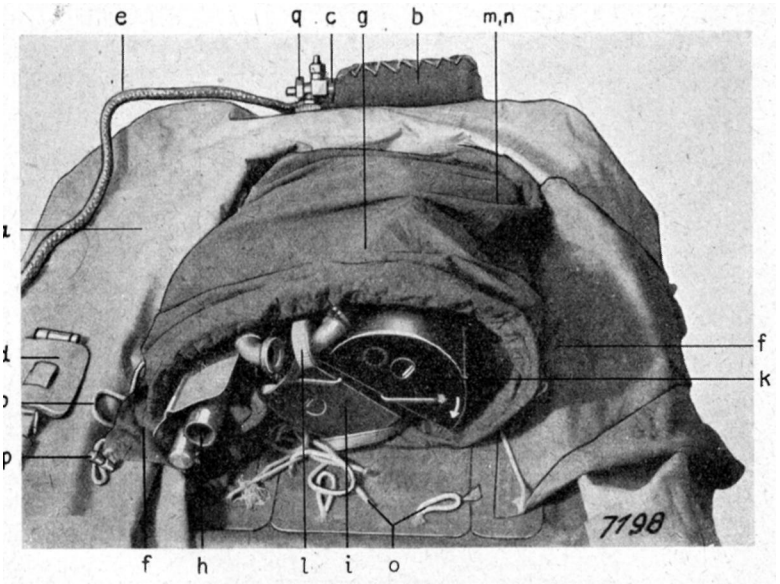
f. Restteile im Flugzeug

Die Auslösevorrichtung, welche die Handgriffe im Führerraum und im Funkerraum, den Seilzug mit den Umlenkrollen und den Auslöseschieber umfaßt, bleibt auch bei ausgebautem Schlauchboot im Flugzeug eingebaut.

2. Einbauen des Schlauchbootes

a. Überprüfung des Bootes und Zubehörs vor dem Einbau

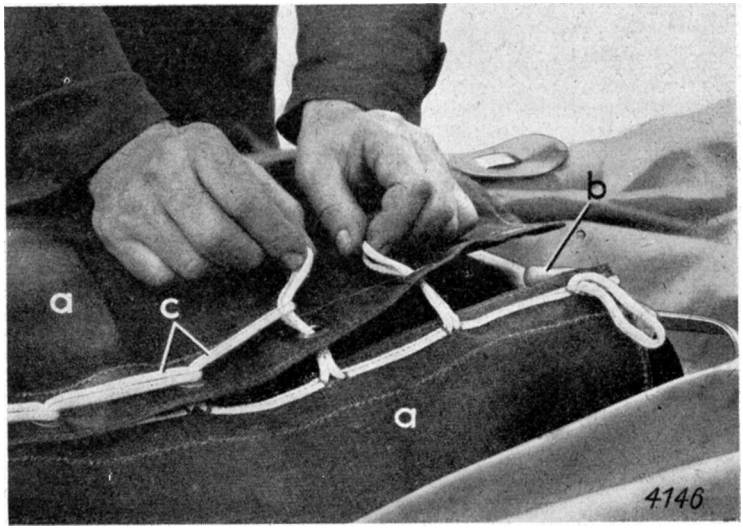
Es darf nur ein geprüftes Schlauchboot eingebaut werden (Prüfung des Schlauchbootes s. Seite 22). Gegebenenfalls ist die Kohlensäureflasche neu aufzufüllen. Das auf dem Werktisch (5a) liegende Schlauchboot (5c) aus der Lagerhülle (5b) auspacken und Boot auseinanderfalten; Schutzdecke (2f) öffnen und das Zubehör im Beutel (2g) auf Vollständigkeit und ordnungsgemäßen Zustand prüfen.



a Bootskörper
b Tasche f. Kohlensäureflasche
c Kohlensäureflasche
d Ruderdolle
e Rettungsleine
f Schutzdecke
g Zubehörbeutel
h Bootsriemen
i Notsignalbehälter
k Notproviantbehälter
l Füllschlauch
m Blasebalg
n Flickbeutel
o Verschnürung
p Knebel
q Flaschenventil

Abb. 2: Prüfen des Zubehörs auf Vollständigkeit

Ist das Zubehör in Ordnung, dann den Beutel zuziehen, die Schutzdecke (2f, 3a) über den Beutel schlagen und, vom Bootsende beginnend, die Verschnürungsschlingen (3c) durchziehen; die letzte Schlinge ist durch den Knebel (3 b) zu schließen.



a Schutzdecke b Verschlußknebel c Verschnürungsschlinge

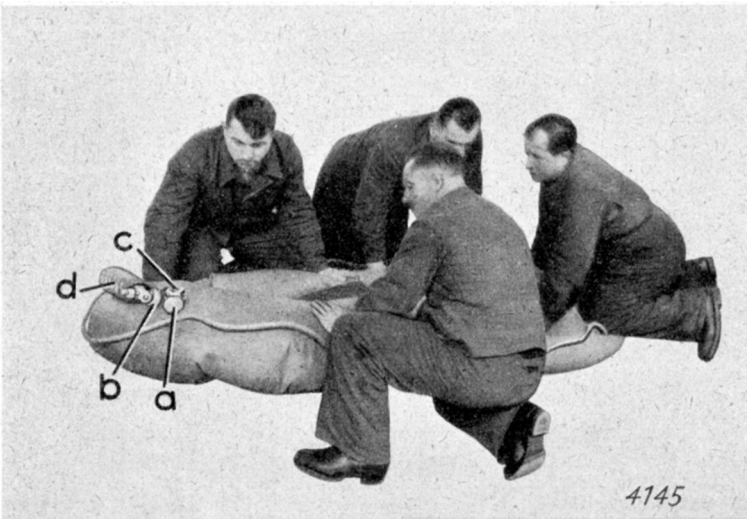
Abb. 3: Verpacken des Bootzubehöres

b. Entleeren des Schlauchbootes

Beim Zusammenlegen des Bootes ist darauf zu achten, daß das Boot unbedingt luftleer ist. Das ist besonders wichtig, weil sonst einerseits das zusammengelegte Boot zuviel Raum beansprucht, so daß die Haube nicht fest auf den Schieber aufgesetzt werden kann, wodurch dieser nicht einwandfrei in den Schlauchbootkasten eingesetzt werden kann, und andererseits in größeren Flughöhen der Schieber und der Schlauchbootkasten durch die sich ausdehnende Luft im Schlauchboot derart verformt werden kann, daß im Bedarfsfalle das Schlauchboot nicht mehr einwandfrei ausgelöst wird.

Zum Entleeren des Bootkörpers ist dieser von hinten nach vorn, d. h. in Richtung zum Fülllstutzen wie folgt einzurollen: Durch eine Vierteldrehung der Überwurfkappe (4 b), mit der die Kohlensäureflasche (4d) an den Füllstutzen angeschlossen ist, nach links (Bajonettverschluß) ist die Flasche vom Bootkörper zu trennen. Füllventil (4c) ausschrauben und Luft ausströmen lassen. Drei bis vier Mann drücken leicht auf den Bootkörper, bis die Luft fast ausgeströmt ist und rollen darauf das Boot vorsichtig von hinten nach vorn ein.

Füllventil (4c) wieder einschrauben und mit Verschlußkappe (4a) durch eine Viertelumdrehung nach rechts verschließen; darauf Boot wieder auseinanderrollen. Das Boot kann auch mittels Staubsauger entleert werden.

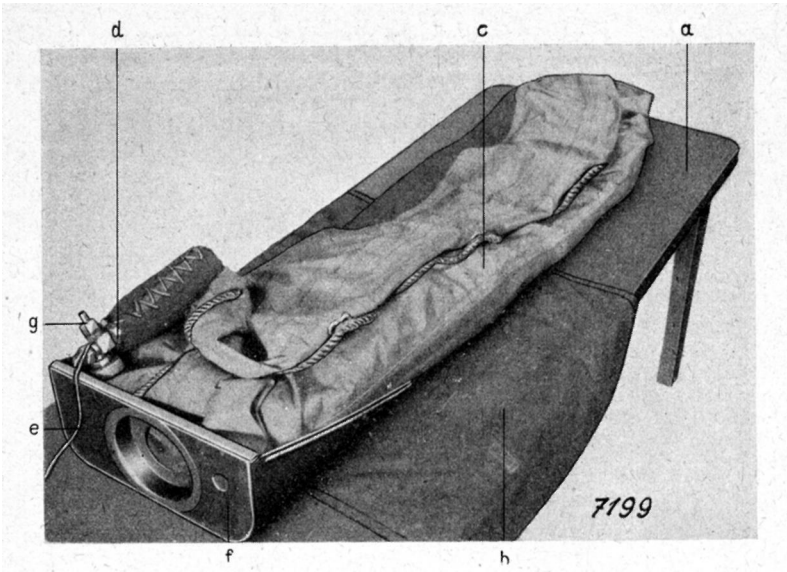


a Verschlußkappe
b Überwurfkappe
c Füllventil
d Kohlensäureflasche

Abb. 4: Entleeren des Bootkörpers

c. Einlegen des Schlauchbootes in den Schieber

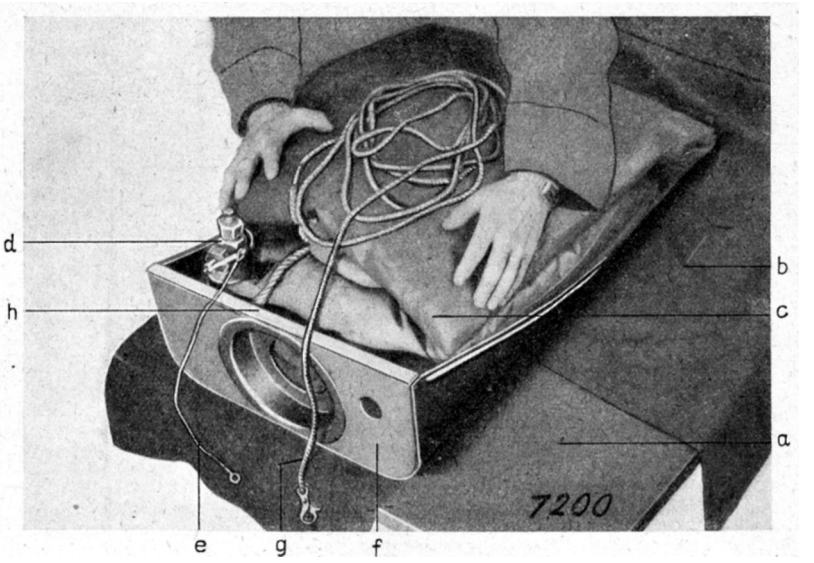
Zunächst ist, wie Abb. 5 zeigt, die linke und darauf die rechte Längsseite des Bootes (5c) so weit einzuschlagen, daß die Breite des gefalteten Bootes der Breite des Schiebers (5f) entspricht.



a Werktisch
b Lagerhülle
c Schlauchboot
d KohlensäurefLasche
e Auslöseseil für Flaschenventil
f Schieber
g Flaschenventil

Abb. 5: Zusammenlegen des Schlauchbootes

Das vordere Ende des Bootes wird dann in den Schieber gelegt und so gedreht, daß die Kohlensäureflasche (5d) mit dem Ventil zum Schieberboden hin gerichtet in Längsrichtung des Bootes liegt. Vom Bootende beginnend ist das Boot jetzt bis auf etwa ein Drittel der ursprünglichen Länge zusammenzufalten und fest in den Schieber zu drücken. Beim Zusammenfalten ist darauf zu achten, daß das Auslöseseil (5 e, 6e) für das Flaschenventil (6 d) vollkommen frei liegt, und die Handleine (6g) in geordneten gleichmäßigen Lagen oben auf dem Schlauchboot (6c) zu liegen kommt.

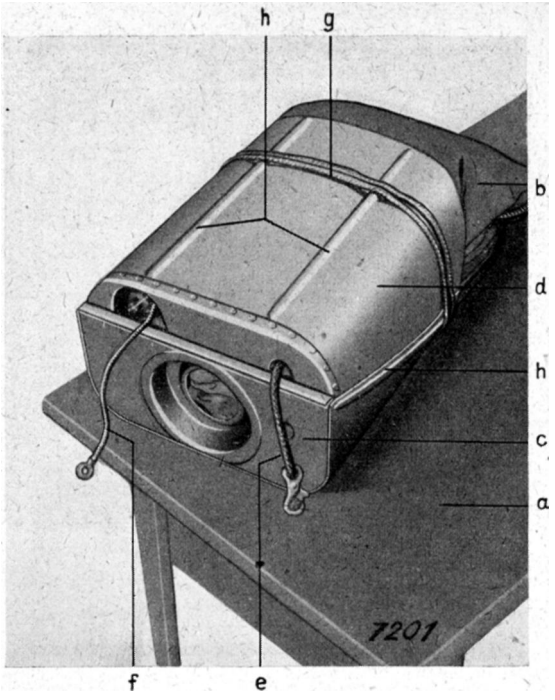


a Werktisch
b Lagerhülle
c Schlauchboot
d Flaschenventil
e Auslöseseil für Flaschenventil
f Schieber
g Handleine
h Profilkante

Abb. 6: Lage des Schlauchbootes im Schieber

d. Aufsetzen der Haube auf den Schieber

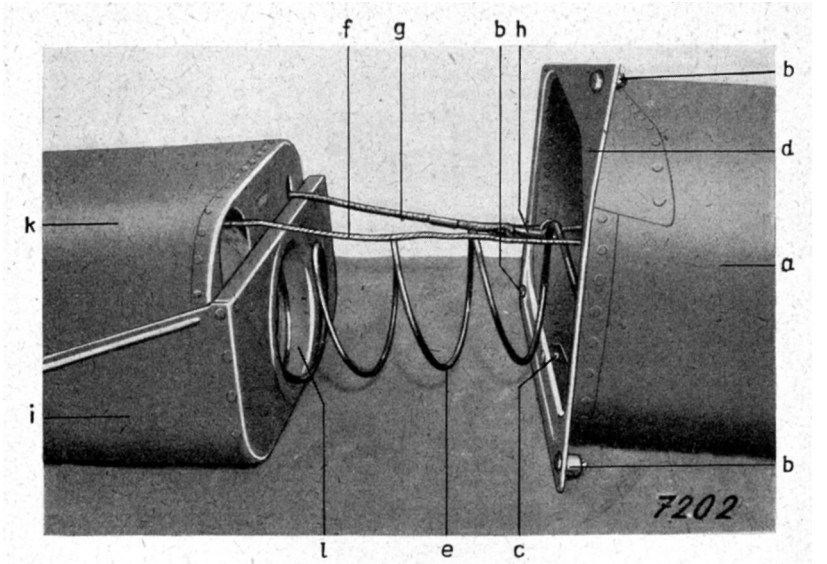
Sodann ist auf den Schieber (7c) die Haube (7d) aufzusetzen. Hierzu ist die Haube senkrecht zu stellen und mit der Einhängeleiste unter die Profilkante (6 h) des Schiebers zu haken. Durch die entsprechenden Ausschnitte im Boden der Haube das Auslöseseil (7f) für das Flaschenventil und die Handleine (7e) hindurchführen. Die Haube ist dann vorsichtig, damit das Schlauchboot nicht eingeklemmt wird, so weit herunterzudrücken, daß zwischen Schieber und Haube seitlich kein Spalt mehr vorhanden ist.



a Werktisch
b Schlauchboot
c Schieber
d Haube
e Handleine
f Auslöseseil für Flaschenventil
g Spannseil
h Gleitprofile

Abb. 7: Aufsetzen der Haube auf den Schieber

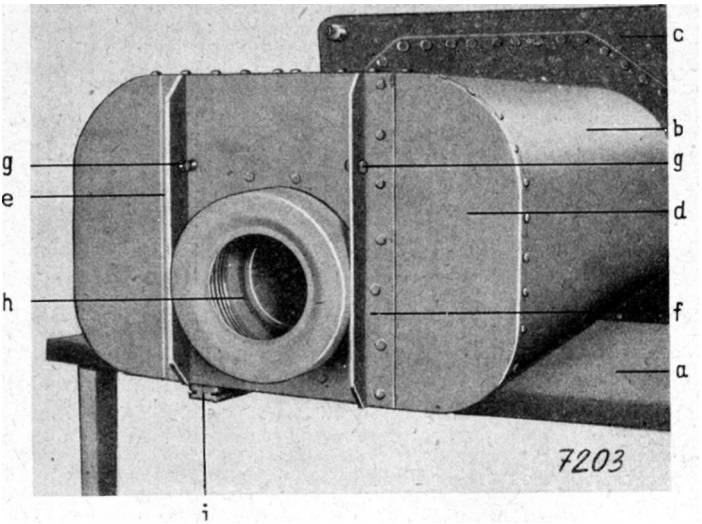
Zweckmäßig werden jetzt Schieber und Haube durch ein fest angezogenes Spannseil (7g) in dieser Lage festgehalten. An das Auslöseseil (8f) für das Flaschenventil ist mittels Sechskantbolzen das 40 cm lange Seil mit dem Gabelende anzuschließen.



a Schlauchbootkasten
b Schnellverschlüsse
C Verriegelungsnocken
d Kastenrahmen
e Auswerffeder
f Auslöseseil für Flaschenventil
g Handleine
h Karabinerhaken
i Schieber
k Haube
l Federgehäuse

Abb. 8: Einsetzen der Auswerffeder und Verbinden der Seile

Das Ösenende dieses Seiles wird nach dem Heranbringen des Schlauchbootkastens (8 a) an den Schieber (8i) und Hindurchführen des Seiles durch den Boden (9d) des Schlauchbootkastens (9 b) mittels Sechskantschraube (9 g) an dem hinteren Winkelprofil (9e) des Kastenbodens befestigt. In gleicher Weise ist an dem vorderen Winkelprofil (9f) des Kastenbodens das Seil für den Anschluß der Handleine anzubringen. Beim Heranbringen des Schlauchbootkastens an den Schieber ist auf richtige Lage des Kastens zu achten; das Führungsstück hinten am Kasten muß unten liegen. Jetzt die Auswerffeder (8e) in den Schlauchbootkasten einsetzen; die Enden der Feder müssen dabei einwandfrei in den Federgehäusen (8l, 9h) des Kastens bzw. des Schiebers liegen. Sodann die Handleine (8g) mittels des Karabinerhakens (8h) in den Ring des Seiles für den Anschluß der Handleine einhaken.



a Werktisch
b Schlauchbootkasten
c Kastenrahmen
d Kastenboden
e hinteres Winkelprofil
f vorderes Winkelprofil
g Sechskantschrauben
h Federgehäuse
i Führungsstück

Abb. 9: Befestigung der Seile am Kastenboden

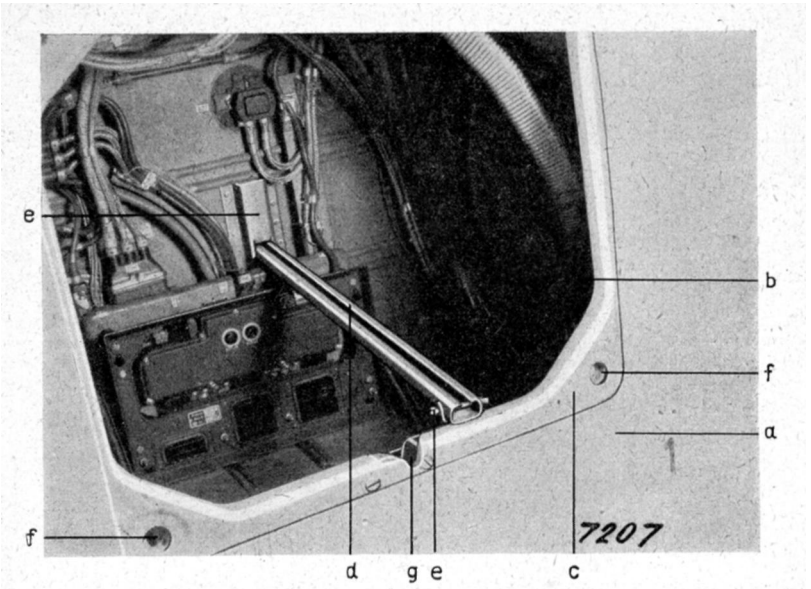
e. Einbringen des Schlauchbootes in den Schlauchbootkasten

Nachdem die Gleitprofile (7 h) am Schieber und an der Haube gut eingefettet sind, ist der Schieber in den Schlauchbootkasten (10 a) einzusetzen. Dabei den Kasten, wie Abb. 10 zeigt, auf den Boden stellen und den Schieber kräftig in den Kasten eindrücken.

a Schlauchbootkasten
b Verriegelungsnocken
c Schlauchboot
d Spannseil
e Führungsstück
f Führungen für Kastendeckel

Abb. 10: Einsetzen des Schiebers mit Schlauchboot in den Kasten

Das Spannseil (10 d), mit dem der Schieber und die Haube zusammengehalten werden, schiebt sich dabei ab und kann weggenommen werden. Unter anhaltendem Druck auf das Schlauchboot (10a) ist dann der Kastendeckel (12f) aufzusetzen; dabei ist der Deckel zunächst mit den beiden Zapfen (12h) in die Fassungen (10f) am Kasten einzuführen und dann der Nocken (10b) am unteren Kastenrand in die Fassung (12g) am unteren Rande des Deckels einzuschwenken.



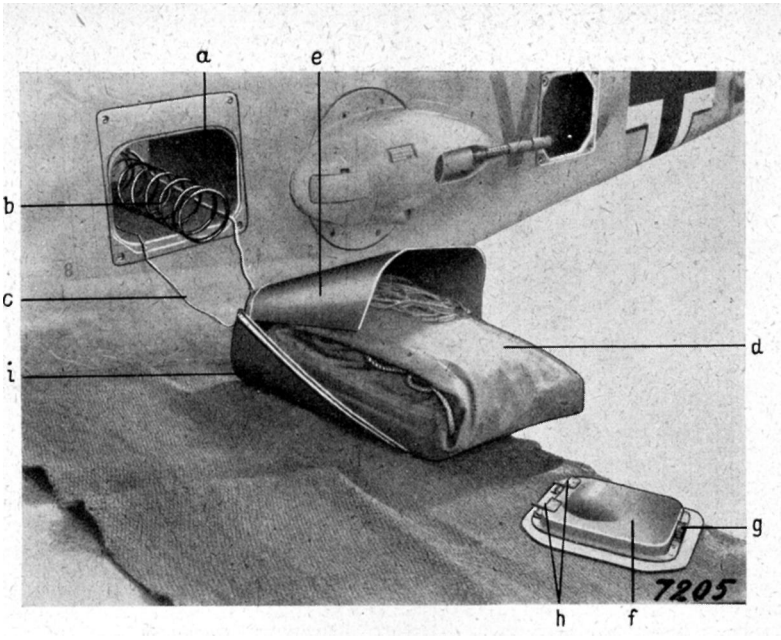
a Rumpfteil 1 des Rumpfendes
b Einbauöffnung
c Rahmen der Einbauöffnung
d Führungsschiene
e Halterungen für Führungsschiene
f Fassungen für Schnellverschlüsse
g Auslöseschieber

Abb. 11: Einbauöffnung mit Führungsschiene

f. Einsetzen des Schlauchbootkastens in den Rumpf

Nachdem die Schnellverschlüsse (8 b) am Kastenrahmen (8d) und die Fassungen (11f) der Schnellverschlüsse am Rahmen (11c) der Einbauöffnung (11b) sowie die Führungsschiene (11d) in der Einbauöffnung und der Auslöseschieber (11g) am unteren Ende des Rahmens der Einbauöffnung (11b) gut eingefettet wurde, ist der Schlauchbootkasten (10 a) so in die Einbauöffnung einzubringen, daß das Führungsstück (10e) auf der Unterseite des Kastens in der Führungsschiene gleitet.

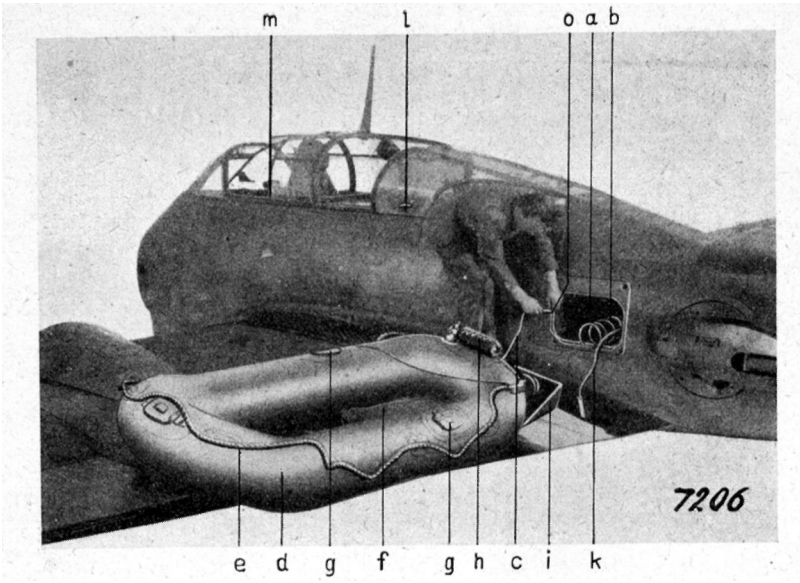
besuchen Sie unsere Seite auf www.cockpitinstrumente.de



a Schlauchbootkasten
b Auswerffeder
c Handleine
d Schlauchboot
e Haube
f Kastendeckel
g Verriegelungslaschen
h Aufnahmezapfen
i Schieber

Abb. 12: Auswerfen des Schlauchbootes

Der Nocken (10 b) unten am Kastenrand ist dabei in der verriegelten Stellung festzuhalten und vorsichtig in die Aufnahmelücke des Auslöseschiebers (11g) unten am Rahmen der Einbauöffnung zu führen. Schnellverschlüsse (8 b) am Kastenrand schließen.



a Schlauchbootkasten
b Auswerffeder
c Handleine
d Schlauchboot
e Rettungsleine
f Schutzdecke mit Zubehör
g Ruderdollen
h Tasche mit Kohlensäureflasche
i Schieber
k Auslöseseil für Flaschenventil
l Auslösegriff im Funkerraum
m Auslösegriff im Führerraum (nicht sichtbar)
o Aushängen der Handleine

Abb. 13: Betriebsklar aufgeblasenes Boot

III. Bedienung der Anlage im Einsatzfall

Im Einsatzfall verhält sich die Besatzung wie folgt:

1. Nach dem Aufsetzen auf das Wasser und Abfangen des Landesfoßes

a. Funker wirft den Windschutzaufbau ab.
b. Besatzung schnallt sich von den Sitzen los und entledigt sich der Fallschirme.
c. Flugzeug auslaufen lassen bis es treibt.

2. Nach Auslauf des Flugzeuges

a. Besatzung nach links aussteigen und auf linker Tragfläche stehen bleiben.
b. Einen der beiden Auslösegriffe für Schlauchboot (Auslösegriffe hinten links im Funkerraum und im Führerraum) ziehen.
c. Boot mittels Handleine heranziehen und einsteigen.
d. Der zuerst Einsteigende löst sofort die Schnellverschnürung der am Boden des Bootes befindlichen Schutzdecke. Bootsriemen hervorholen, zusammenstecken und in die Ruderdollen einführen. (Der zusammengesteckte Riemen schwimmt.)
e. Der zuletzt Einsteigende hakt die Handleine am Karabinerhaken aus.
f. Nach dem Einsteigen des zweiten Besatzungsmitgliedes Boot unverzüglich aus dem Bereich des Flugzeuges bringen, da der Sog des sinkenden Flugzeuges das Schlauchboot in die Tiefe reißen kann.

3. Verhalten der Besatzung im Boot

Will man das Boot praller gefüllt haben oder Verluste der Schlauchkörperfüllung ausgleichen, so kann man mittels Blasebalg und Füllschlauch Luft nachpumpen. Zu diesem Zweck wird die Überwurfkappe, mit der die Kohlensäureflasche am Füllstutzen des Füllventils befestigt ist, um eine Viertel-Linksdrehung (Bajonettverschluß) gelöst; die Tasche mit der Kohlensäureflasche klappt dabei durch ihr Eigengewicht zur Seite. An Stelle der Überwurfkappe der Kohlensäureflasche wird eine Überwurfkappe des Füllschlauches durch eine Viertel-Rechtsdrehung aufgesetzt. An die andere Überwurfkappe des Füllschlauches wird der Anschlußstutzen des Blasebalges angeschlossen. Zur Erleichterung der Betätigung des Blasebalges im schwimmenden Boot ist der Gurt des Blasebalges umzuhängen und die Umlegegriffe zu benutzen.

Nachdem das Boot genügend gefüllt ist, ist zur vollkommenen Dichtung auf jeden Fall die Ventilkappe, die an einer am Ventilkörper befestigten Kette hängt, durch eine Viertel-Rechtsdrehung auf das Ventil aufzusetzen.

Beschuß und kleine Löcher werden auf dem Wasser behelfsmäßig durch mit konischem Gewinde versehene Holzstöpsel abgedichtet, die sich im Flickbeutel befinden.

Wird eine Suchaktion vermutet, sind aber suchende Flugzeuge nicht zu sehen, so daß die Verwendung der Notmunition aussichtslos erscheint, kann der Farbbeutel aus seiner Hülse genommen und ins Wasser gehänat werden. Der Beutel kann an der Rettunqsleine des Bootes befestigt werden. Der Beutel hinterläßt eine tiefgrüne, stark fluoreszierende Farbspur, die das Auffinden des Bootes erleichtert. Der InhalT des Farbbeutels hält ungefähr eine Stunde vor; nach dieser Zeit wird die Färbung immer schwächer.

IV. Wartung und Prüfung

1. Wartung des Bootes

Nach dem Gebrauch ist das Boot zu reinigen und durch Herausschrauben des Ventilkörpers und Aufrollen des Bootes vom anderen Ende gründlich zu entleeren (s. Seite 10). Der Ventilkörper ist wieder einzusetzen und das Boot durch Überprüfen des Zubehörs und Anbringung einer neuen Kohlensäureflasche zum Verstauen bzw. zur Lagerung fertigzumachen. Beim Zusammenlegen des Bootes, wobei die Seitenschläuche nach innen auf den Boden zu legen sind, ist scharfe Faltenbildung zu vermeiden. Für kurzfristige Lagerung und für den Transport ist das Boot in der Lagerhülle zu verpacken. Bei längerer Lagerhaltung ist das Boot zweckmäßig halb aufzublasen und in einem kühlen, schattigen Raum (etwa +10 bis +15° C) mit guter Luftdurchspülung aufzubewahren.

Die Haut des Schlauchbootes darf keinesfalls mit Öl in Berührung kommen, Öl und Benzingemisch zerstören Gummi, unmittelbare Sonnenbestrahlung bewirkt vorzeitiges Altern, während eingedrungene Feuchtigkeit durch Nichtverdunsten zum Stocken und zur Zerstörung der Gewebeeinlagen führen kann. Unabhängig davon, ob das Boot im Flugzeug eingebaut oder auf Lager gehalten wird, ist es alle 4 bis 6 Wochen schwach mit Luft aufzupumpen und mit Talkum einzureiben. Es ist ratsam, auch durch das Ventil Talkum einzublasen.

2. Prüfung des Bootes

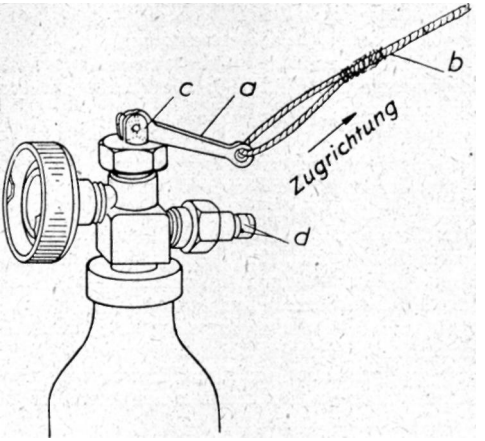
Vor jedem Einsatz ist die Dichtheit des Schlauchkörpers und die Verbindung zwischen Boot und Kohlensäureflasche zu überprüfen. Undichtheiten am aufgepumpten Boot sind nach Uberstreichen der betreffenden Stellen mit Seifenwasser am Auftreten von Blasen zu erkennen. Bei gut angezogenem und fest verschlossenem Ventil darf das prall aufgeblasene Boot innerhalb 24 Stunden kein wesentliches Nachlassen der Füllung aufweisen. Das Füllen des Bootes ist möglichst mit dem im Boot vorhandenen Blasebalg vorzunehmen, da dieser dadurch gleichzeitig einer Betriebsprüfung unterzogen wird, außerdem aber Kohlensäure gespart wird.

3. Ausbesserung des Bootes

Verletzungen der Haut, wie Schürfstellen und Löcher, sind erst nach gründlichem Trocknen des Bootes zu beheben, andernfalls Zerstörungen der Gewebeeinlagen durch Nichtverdunsten der zwischen die Gummilagen gedrungenen Feuchtigkeit eintreten können. Die Hautfläche ist in Größe des aufzusetzenden Flickens mit Benzin zu reinigen, mit dem Flintpapier aufzurauhen und dreimal mit Gummilösung zu bestreichen, wobei vor Auftragen eines neuen Anstriches der vorige völlig trocken sein muß. Berührung der bestrichenen Stelle ist unbedingt zu vermeiden. Der Flicken ist ebenso wie die Flickstelle zu behandeln und bis zum einwandfreien Haften anzudrücken. Bei großen Beschädigungen, porösen Stellen usw. ist das Boot zweckmäßig der Herstellerfirma zur Instandsetzung einzusenden.

4. Wartung und Prüfung der Kohlensäureflaschen

Der vorgeschriebene Inhalt der Kohlensäureflasche (600 g flüssige Kohlensäure) ist durch Wägung festzustellen (s. auch Druckschrift der Fa. „Werner & Co.", Opladen bei Köln).



a Abzughebel
b Auslöseseil
c Hebelführung
d Bohrungen mit Farbtupfen

Abb. 14: Sicherung des Abzughebels am Flaschenventil

Die Kohlensäureflasche besitzt eine Überdrucksicherung, da bei einer Temperatursteigerung auf + 60° C der Druck auf 190/210 atü steigt. In diesen Grenzen bläst die Überdrucksicherung ab. Hierbei wird ein dünnes Plättchen durchgedrückt. Die ausströmende Kohlensäure entweicht durch die mit Farbtupfen verkleideten Bohrungen.

Das Vorhandensein der Farbtupfen zeigt an, daß das Plättchen der Überdrucksicherung unverletzt ist.

Die Sicherung bzw. Plombierung des Durchstoßventils ist zu prüfen.

Die Flasche ist auf Dichtheit zu prüfen.

a. durch Abwiegen,
b. durch Abpinseln der Verschraubungen mit Seifenwasser.

Das Gewicht der gefüllten Flasche entspricht dem in die Flasche eingeschlagenen Gewicht zuzüglich dem Gewicht des Ventiloberteils (14a bis c) von 125 Gramm.

Hat die Flasche ein Untergewicht von mehr als 5%, so ist sie gemäß der Füllanleitung aufzufüllen.

5. Füllen der Kohlensäureflasche

Der Abzughebel (14a) mit dem Auslöseseil (14b) muß vor Auffüllen der Flasche in die Hebelführung (14c) der Flasche eingeführt werden, da sich bei nachträglichem Einführen des Hebels das Ventil öffnet und die Kohlensäure ausströmt. Einsetzen des Hebels wie Abb. 14 zeigt.

1. Hebel (14a) in Ruhestellung zurücklegen.
2. Sechskantmutter losschrauben und das ganze Oberteil abnehmen.
3. Die freigewordene Schlitzmutter im Innern des Ventils mittels Schraubenzieher herausdrehen.
4. Neue Schlitzmutter mit neuem Durchstoßplättchen und Dichtungsring einsetzen.
5. Schlitzmutter gefühlsmäßig, jedoch gut anziehen.
6. Überwurfmutter mit eingesetztem Sicherheitsventil vom Füllstutzen abschrauben und Flasche bis auf das in die Flasche eingeschlagene **Gewicht** füllen (gewichtsmäßig nicht überfüllen).

Achtung! Flüssige Kohlensäure erzeugt Hautverletzung!

7. Überwurfmutter wieder fest anschrauben.
8. Hat die Flasche ihr vorgeschriebenes Gewicht erreicht, so ist diese im Wasserbad ca. 20 Minuten auf Dichtheit zu prüfen. Steigen nach etwa 10 Minuten noch Blasen hoch, dann ist der Kohlensäureaustritt undicht und es ist durch weiteres Nachziehen der Schlitzmutter bzw. der Überwurfmutter die Dichtheit herzustellen.
   Anmerkung: Läßt sich eine evtl. vorhandene Undichtheit nicht beheben, so ist die Flasche an das Lieferwerk einzusenden.
9. Ist die Flasche dicht, dann ist die Hebelführung (14c) der Hebel (14a) durch die Sechskantmutter aufzuschrauben und der Hebel (14a) mit Plombenschnur und Plombe zu sichern.
10. Farbtupfen (14d) neu anbringen.